adopt to prevent railway accidents. There has been a provision of a big Railway Safety Fund. How has that Fund been utilised? That is my first question. Secondly, you have liberalised freight load on freight trains; that would lead to impact on the tracks. How are you going to take care of that? Is overload on the track a problem giving rise to accidents? These are my two queries to which I wish to seek answers.

SHRI R. VELU: Sir, these are good questions put by the hon. Member and I would definitely like to inform him. Sir, so far as the Railway Safety Fund is concerned, this will be utilised for replacement and renewal of 16538 kilometres of railway track of which we have done about 16223 kms., that is, about 98 per cent of it has been done. Then, 2286 bridges will be renewed and reconstructed. We have done 2087, that is, about 91.2 per cent of the work has been done. As for signalling, signals at 1448 stations were needed to be done, of which 1222 have been done, that is, 77 per cent of the work has been done. We were given a six-year period for completion but some work remained to be completed and so one year more was given. So, by the end of this year, we will be able to complete almost the entire renewal work as well as utilise the funds. Then, you have raised a query about increase in the axle load having an impact on the track and how much of the safety aspect is being taken care of. In fact, when we thought of increasing the axle load, we took care by not straightaway implementing it but gave it a trial run of six months on those routes where we had got increased load, which means, the carrying capacity plus 6+2 or CC+8+2 is the increased axle load, the additional weight and tonnage which has to be carried. We found that the tracks and the bridges could bear it and that is why we have put it into operation. The point is that we in the Railways do not care for the income but for the safety of the passengers as well as the safety of the goods. I assure the hon. Member that we will not take such a hasty step in introducing the additional weight without taking care of the renewal, replacement of the tracks, the rolling stock bridges, etc.

इस्पात का उपभोक्ता विक्रय मूल्य

*226. **श्री राम जेठमलानी:**
डॉ मुरली मनोहर जोशी:††

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि गत वर्षों में देश में इस्पात का उपभोक्ता विक्रय मूल्य निरन्तर बढ़ता जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो अप्रैल, 2004 और दिसंबर, 2007 के अंत में देश में इस्पात की विभिन्न किस्मों का औसत मूल्य कितना-कितना था; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान इस्पात निर्माण में प्रयुक्त होने वाले सभी पदार्थों की कीमतों में कितनी-कितनी वृद्धि हुई है?

इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) पिछले कुछ वर्षों में इस्पात उत्पादों के खुदरा मूल्यों में विभिन्न उतार-चढ़ाव आए हैं।

(ख) अप्रैल, 2004 से दिसम्बर, 2007 तक की अवधि के दौरान मुम्बई खुदरा बाजार में इस्पात की विभिन्न किस्मों के औसत मूल्य विवरण-I (नीचे देखिए) में दिए गए हैं।

---

††सभा में यह प्रश्न डॉ मुरली मनोहर जोशी द्वारा पूछा गया।

(ग) अप्रैल, 2004 से दिसम्बर, 2007 तक की अवधि के दौरान इस्पात उत्पादन में प्रयुक्त विभिन्न प्रकार के कच्चे माल की कीमतों का तदनुरूप रुख विवरण-II में दिया गया है।

विवरण-I

तिमाही आधार पर मुंबई में चुनिंदा इस्पात मदों के खुदरा मूल्य

(रुपए/टन)

अवधि	कच्चा लोहा एलएम ग्रेड IV	टीएमटी 10एमएम	वायर रॉड 8एमएम	राउंड्स 16एमएम	प्लेट्स 12एमएम	एच आर क्वायल 2.5एमएम	सीआर क्वायल 0.63एमएम	जीपी चादरें 0.63एमएम	पैंसिल इन्गॉट/ बिलेट 100एमएम
अप्रैल, 2004	21500	28000	24800	24000	31000	30500	34000	36000	23000
दिसंबर, 2007	20000	33000	30800	30800	35750.	34250	38000	42750	26600
अंतर अप्रैल, 2004 दिसंबर, 2007	(-) 7%	17.9%	24.2%	28.3%	8.9%	12.3%	11.8%	18.8%	15.7%

(स्रोत: ईआरयू/जेपीसी)

टिप्पणी: (i) मूल्य में उत्पाद शुल्क और बिक्री कर शामिल हैं।
(ii) सभी मूल्य इंडिकेटिव हैं।

विवरण-II

इस्पात उत्पादन के लिए कच्ची सामग्रियों के मूल्य में उतार-चढ़ाव

(डॉलर/टन एफओबी)

अवधि	मैटकोक (स्पॉट चीन 12.5% राख)	कोककर कोयला	लौह अयस्क (स्पॉट इंडिया)	क्रेडिड स्क्रैप (इंटरनेशनल रौटरडम)	स्पंज लोहा* (मुंबई)
अप्रैल, 2004	420-	104	60	245	14500
दिसंबर, 2007	390	180	140	317	17700
अंतर अप्रैल, 2004-दिसंबर, 2007	(-)7.1%	NA	133.3%	29.4%	22.1%

(स्रोत: ईआरयू/जेपीसी)
*रुपए/टन

Rise in the sale prices of steel

†*226. SHRI RAM JETHMALANI:
DR. MURLI MANOHAR JOSHI:††

Will the Minister of STEEL be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the consumer sale price of steel has been on continuous rise in the country during the past years;

(b) if so, the average prices of different varieties of steel in the country during April, 2004 and at the end of December, 2007; and

(c) to what extent the prices of all material used in steel manufacturing have increased during the said period?

† Original notice of the question was received in Hindi.

††*The question was actually asked on the Floor of the House by Dr Murli Manohar Joshi.*

THE MINISTER OF STEEL (SHRI RAM VILAS PASWAN): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) The retail price of steel products have been undergoing various fluctuations in the past few years.

(b) the average prices of different varieties of steel in the Mumbai retail market during April, 2004 and December, 2007 is given in Statement-I (*See* below).

(c) The price trend of various raw materials used in steel making, for April, 2004 and December, 2007 is given in Statement-II.

Statement-I

Retail Price of select Steel Items at Mumbai

(in Rs./tonne)

Period	Pig Iron LM Gr. IV	TMT 10mm	Wire Rods 8mm	Rounds 16mm	Plates 12mm	HR Coil 2.5mm	CR Coil 0.63mm	GP Sheets 0.63mm	Pencil Ingot/ Billets 100mm
April, 2004	21500	28000	24800	24000	31000	30500	34000	36000	23000
December, 2007	20000	33000	30800	30800	35750	34250	38000	42750	26600
Variation April, 2004-December, 2007	(-) 7%	17.9%	24.2%	28.3%	8.9%	12.3%	11.8%	18.8%	15.7%

(Source : ERU/JPC)

Note: (i) Prices are inclusive of Excise Duty and Sales Tax.
(ii) All prices are indicative.

Statement-II

Price Movement in Raw Materials for Steel Making

(In $/tonne FOB)

Period	Metcoke (spot China 12.5% Ash)	Coking Coal	Iron Ore (Spot India)	Shredded Scrap (International Rotterdam)	Sponge Iron* (Mumbai)
April, 2004	420	104	60	245	14500
December, 2007	390	180	140	317	17700
Variation April, 2004-December, 2007	(-) 7.1%	73%	133.3%	29.4%	22.1%

(Source : ERU/JPC)
*In Rs/tonne

डॉ॰ मुरली मनोहर जोशी: सभापति जी, मैं प्रश्न तो बाद में पूछूंगा, लेकिन पहले मैं एक बात की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूं कि हिन्दी का मेरे सामने जो परिशिष्ट है, इसमें तालिका-2 में कोककर कोयला के नीचे अंतर अप्रैल, 2004-दिसम्बर, 2007 में N.A. लिखा है और अंग्रेजी में 73 परसेंट लिखा है, तो सच क्या है? N.A. है या 73 परसेंट है, इसको सुधार लें। 73 परसेंट यहां भी होना चाहिए, शायद बिना देखे सवाल पास हुआ है, ऐसा लगता है।

श्री राम विलास पासवान: क्या कह रहे हैं?

डॉ॰ मुरली मनोहर जोशी: प्रश्न यह है कि इस्पात के खुदरा मूल्य बढ़ रहे हैं और आज के अखबारों में यह है कि ये मूल्य और बढ़ेंगे। इस्पात निर्माताओं ने, लोहा निर्माताओं ने इस बारे में बहुत आगाह कर दिया है कि 2008 में ये मूल्य और

अधिक बढ़ने जा रहे हैं। आप यह देख रहे हैं कि इसमें 28.3 परसेंट राउंड्स 16एमएम के दाम बढ़े हैं, 24.2 परसेंट वायर रॉड 8 एमएम के दाम बढ़े हैं, यह सब दाम और अधिक बढ़ेंगे, तो इस बढ़ने को आप कैसे रोकेंगे? और एक बात जो दिखाई दे रही है कि कच्ची सामग्रियां, जो इसमें प्रयोग होती हैं, उसमें iron ore लौह अयस्क का दाम स्पॉट इंडिया का, 133.3 परसेंट बढ़ा है, तो हिन्दुस्तान में तो iron ore बहुत है। यहां इस तरह से इतनी वृद्धि होने का क्या कारण है? कहीं ऐसा तो नहीं है कि यहां से निर्यात हो रहा हो और फिर बाहर से सामान बनाकर हमारे यहां आ रहा हो क्योंकि वह हमारे इस्पात उद्योग के लिए भी खतरा पैदा करेगा। मैं जानना चाहता हूं कि लौह अयस्क का दाम इस तरह से क्यों बढ़ रहा है और इसे रोकने के लिए आप क्या करेंगे?

श्री राम विलास पासवान: सर, यह सही है कि स्टील का जो मूल्य है, पिछले दिनों में इसमें काफी वृद्धि हुई है। यह हमारे लिए भी चिंता का विषय है। जबकि फाइनेंस मिनिस्ट्री ने, सरकार ने हम लोगों के रिकमेंडेशन पर जो steel melting scrap है, उस पर पांच प्रतिशत import duty थी, जिसको घटाकर ज़ीरो परसेंट कर दिया है। इसी प्रकार excise duty को 16 परसेंट से घटाकर 14 परसेंट कर दिया है, equipments के ऊपर ड्यूटी को साढ़े सात परसेंट से घटाकर पांच परसेंट कर दिया है। यह सब इसलिए किया गया है कि इससे दामों में कमी आएगी लेकिन इसके विपरीत दामों में बढ़ोतरी हो रही है। उसमें जो तर्क दिया जा रहा है, वह यह दिया जा रहा है कि शायद जो रॉ मेटिरियल्स हैं, उनके दामों में वृद्धि हुई है। यह बात सही है कि अप्रैल-2004 के मुकाबले 2007 में imported coking coal में 73 per cent वृद्धि हुई है, imported soft coal में 141 per cent वृद्धि हुई है, iron ore fines में 127 per cent और iron ore lumps में 250 per cent वृद्धि हुई है। जो आपका दूसरा सवाल है, उसके संबंध में मैं कहना चाहता हूं कि जो हमारा स्टील सेक्टर है, वह स्टील सेक्टर डीकंट्रोल सेक्टर है, इसमें SAIL और RINL दो अंडरटेकिंग्स हैं, इन दोनों का प्रोडक्शन मिलाकर 30 परसेंट होता है और 70 परसेंट ....(व्यवधान)...

डॉ॰ मुरली मनोहर जोशी: मुझे तो आप इसका जवाब दे दीजिए कि iron ore का दाम हिन्दुस्तान में क्यों बढ़ रहा है?

श्री राम विलास पासवान: उसी का जवाब दे रहा हूं। मैं कह रहा था कि iron ore डीकंट्रोल सेक्टर में है, इस पर हम कोई कंट्रोल नहीं कर सकते हैं। इसी प्रकार स्टील पर भी हम कंट्रोल नहीं कर सकते। दूसरा जो iron ore का एक्सपोर्ट है, उसके संबंध में हमारी मिनिस्ट्री की तरफ से इस बात पर जो दिया गया था - आज भी हम जोर दे रहे हैं—कि जब तक हमारी domestic needs पूरी न हो जाएं, तब तक iron ore के एक्सपोर्ट को बंद कर दिया जाए या उसको हतोत्साहित किया जाए। उस पर ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स ने वार्तालाप किया है, वह मामला कैबिनेट में विचाराधीन है। हम इस बात को भी कहना चाहते हैं कि एक्सपोर्ट के बावजूद भी हमारे पास iron ore की कमी नहीं है। हमारे पास 25 बिलियन टन iron ore है। इसलिए जो हाई क्वालिटी का iron ore है, उसके एक्सपोर्ट पर रोक लगनी चाहिए या उसको हतोत्साहित किया जाना चाहिए, इस बात से हम agree करते हैं और हमारी मिनिस्ट्री इस बात के लिए सतत प्रयत्नशील है।

डॉ॰ मुरली मनोहर जोशी: क्या आप इस बात से सहमत हैं कि iron ore का एक्सपोर्ट रुकना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान: जी हां। हम कह रहे हैं।

डॉ॰ मुरली मनोहर जोशी: दूसरी बात यह है कि अगर इस्पात और लोहे के दाम इसी तरह से बढ़ते गए तो सारे infrastructure में बुनियादी ढांचे की कीमतें बहुत बढ़ेंगी, मकान बनाने की कीमतें बहुत बढ़ेंगी, ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री की कीमतें बहुत बहुत बढ़ेंगी क्योंकि इस्पात और लोहा infrastructure के लिए बुनियादी चीजें हैं और इनके दाम अगर इसी तरह से बढ़ते गए तो सारा विकास कार्य ठप्प हो जाएगा। मैं आपसे यह जानना चाहता हूं कि क्या आपकी मिनिस्ट्री इस बारे में ऐसी कोई योजना बनाएगी कि साल भर स्टील के दाम में ज्यादा उतार-चढ़ाव न हो। यह कंट्रोल और डी कंट्रोल करना इसीलिए होता है ताकि इसका दाम घटने-बढ़ने न पाए, एक सीमा के अंदर घटे या बढ़े। लेकिन अगर यह इसी तरह से घटेगा या बढ़ेगा तो सारे देश का विकास कार्य ठप्प हो जाएगा क्योंकि आप एक बुनियादी ढांचे पर काम कर रहे हैं। आप कृपया मुझे बताइए कि क्या आपकी मिनिस्ट्री ने फाइनेंस मिनिस्ट्री से या कैबिनेट से इस तरह की कोई बात की है कि इसका दाम साल भर न बढ़ने पाए बल्कि दूरगामी समय तक न बढ़ने पाए और हमारे बुनियादी ढांचे के विकास में कोई अंतर न आने पाए? क्या इसके लिए आप कोई कदम उठाएंगे?

श्री राम विलास पासवान: सर, ऑलरेडी एक मॉनिटरिंग कमेटी है और जो हमारे ज्वाइंट सेक्रेटरी हैं, वे उसके चेयरमैन हैं। हम चाहते हैं कि उसको हाई पॉवर कमेटी बनाया जाए। लेकिन हमें इस बात का दु:ख है कि 29 तारीख को बजट पेश हुआ और और एक तारीख को हमने स्टील मेकिंग इंडस्ट्रीज़ के साथ बातचीत की, उसके बावजूद भी दाम बढ़ गए। हम सदन को assurance देना चाहते हैं कि कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन क्या है, रॉ मेटिरियल्स और उनकी कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन, हम दोनों को देखते हैं। लेकिन कहीं-कहीं हमको लगता है कि रॉ-मैटिरियल की जो प्रोडक्शन कॉस्ट है, उससे ज्यादा ये अपनी कॉस्ट बढ़ाते हैं। ऐसी स्थिति में, हम इस सदन के माध्यम से कहना चाहते हैं कि जो इंडस्ट्रीज हैं, वे स्वेच्छा से वालियेंटरी दाम को कंट्रोल में रखें, नहीं तो सरकार को बाध्य हो कर रेगुलेटरी अथारिटी में विचार करना पड़ेगा।

MR. CHAIRMAN: Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Posts abolished in Railways

*224. SHRI TARINI KANTA ROY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of regular employees *vis-a-vis* contractors' workers in Railways during the period 2001-02 to 2005-06 category-wise and year-wise; and

(b) the number of posts abolished in Railways during the corresponding period?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): (a) Number of regular employees in Railway during the period 2001-02 to 2005-06 category-wise and year-wise is as under:—

Year	As on	Category			
		A	B	C	D
2001-02	31.3.2002	7751	6682	892890	607493
2002-03	31.3.2003	7402	6393	872738	589351
2003-04	31.3.2004	7984	6448	862782	568214
2004-05	31.3.2005	8062	6754	874737	536487
2005-06	31.3.2006	8285	7247	886454	514250

Indian Railways are not directly connected with the number of employees engaged by the contractors since the contracts can be in the form of provision of material, carrying out of job works/activities and/or providing services. Therefore it is not possible to furnish the number of workers engaged by the contractors.

(b) Number of posts surrendered year-wise is as below:

Year	Posts abolished
2001-02	26247
2002-03	16617
2003-04	10650
2004-05	18948
2005-06	40202